

Ergebnisprotokoll

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover
Runder Tisch Landkreis Nienburg

1. Sitzung

26. März 2019

Ort: Heimatverein Eystrup Grafschaft Hoya, Am Bahnhof 8, 27324 Eystrup
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Rebecca Ruhfaß und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung / Vorstellungsrunde

TOP 2 Organisation und Selbstverständnis

TOP 3 Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

TOP 4 Der Abschnitt „Kreis Nienburg“

TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Selbstverständnis des Rundes Tisches Landkreis Nienburg (Entwurf)
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung /Vorstellungsrunde

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, begrüßt die Teilnehmenden zur Auftaktsitzung des Runden Tisches. Er stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der ersten Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Teilnehmenden und Klärung von Erwartungen und Fragen an den Runden Tisch
- Vorstellung und ggf. Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage
- Vorstellung des aktuellen Projektstandes durch die Deutsche Bahn (DB)

Die Teilnehmenden stellen sich reihum vor. Auf Nachfrage bestätigen die Teilnehmenden, dass sie mit der Speicherung und Nutzung ihrer personenbezogenen Daten sowie mit der möglichen Anfertigung und Verwendung von fotografischen Aufnahmen im Projektkontext einverstanden sind.

Ein Vertreter des Projektbeirats Alpha-E stellt den selbigen vor: Der Projektbeirat Alpha-E bestehe aus acht Vertretern von betroffenen Kommunen und Landkreisen und acht Vertretern der Bürgerinitiativen. Aufgabe des Projektbeirats Alpha-E sei insbesondere die Umsetzung der neun „Bedingungen der Region“ (v.a. zum Lärmschutz) aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN). Das Alpha-E sehe einen Ausbau von Bestandsstrecken anstelle von Neubaustrecken vor. Für weitere Informationen über den Projektbeirat verweist er auf dessen Homepage. Der Vertreter des Projektbeirats Alpha-E weist zudem darauf hin, dass die DB den über das gesetzliche Maß hinausgehenden „Bedingungen der Region“ gemäß DSN nur dann nachkommen dürfe, wenn sie den entsprechenden Auftrag des Bundes erhalte.

Der Moderator geht auf die Erwartungen an die Arbeit am Runden Tisch ein, welche die Teilnehmenden vorab notiert haben. Die Teilnehmenden wünschen sich vorrangig aktuelle Informationen über das Projekt, den Verfahrensfortgang und die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU). Außerdem wurden eine „Balance zwischen DB-Neuerungen und Bürgerwünschen“ und das Thema Lärmschutz als weitere Erwartungen genannt.

TOP 2 Organisation und Selbstverständnis

Der Moderator stellt den Teilnehmenden den Entwurf eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage für den Runden Tisch vor (**Anlage 1**). Dieser werde in der nächsten Sitzung mit den Teilnehmenden des Runden Tisches abschließend besprochen. Die Unterlagen und Protokolle zur Sitzung werden auf der Projekt-Homepage www.hamburg-bremen-hannover.de veröffentlicht.

TOP 3 Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ein Vertreter der DB stellt das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover vor (**Anlage 2**, Folien 1-13).

Diskussion/Anmerkungen

Auf Nachfrage erläutert ein Vertreter der DB, dass es sich bei dem Maßnahmentitel gemäß Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) (siehe **Anlage 2**, Folie 13) um die durch den Bundestag gesetzlich festgelegte Vorgabe handele. Die ergänzenden Informationen aus dem Projektinformationssystem des Bundes (PRINS), wie beispielsweise das mittige Wendegleis im Bahnhof Nienburg für die S-Bahn Bremen, seien dagegen nicht gesetzlich bindend. Die konkreten Einzelmaßnahmen zum Erreichen der gesetzlichen Vorgabe müssten von der DB erarbeitet und begründet werden. Insgesamt müsse die durch die DB in das spätere Planfeststellungsverfahren einzureichende Variante eine vorzugswürdige Alternative im Sinne des Planrechtes darstellen, um genehmigt zu werden.

TOP 4 Der Abschnitt „Kreis Nienburg“

Vertreter der DB stellen den Teilnehmenden den aktuellen Stand des Projektes im Abschnitt „Kreis Nienburg“, technische Grundlagen zur Blockverdichtung sowie das Dialogkonzept zum Projekt vor (**Anlage 2**, Folie 14-18). Zudem stellt ein Vertreter der DB vor, wie die „Bedingungen der Region“ aus dem DSN im Projekt berücksichtigt werden (**Anlage 2**, Folien 19, 23f.).

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung von Vorschlägen über das gesetzliche Maß hinaus

Ein Teilnehmender merkt an, dass er in Bezug auf die Sitzung des Runden Tisches Rotenburg – Verden am 25.03.2019 gehört habe, dass zur Erfüllung der „Bedingungen der Region“ des DSN zum Schallschutz entlang des Streckenabschnittes Rotenburg – Verden Einhausungen erforderlich seien. Der Teilnehmende zweifelt an, dass sich alle, die das Abschlussdokument des DSN im Jahr 2015 unterzeichnet haben, den Konsequenzen bewusst waren. Aus seiner Sicht sei es die Aufgabe der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter, der Öffentlichkeit zu vermitteln, dass die Ergebnisse des DSN nicht in Gänze umsetzbar seien. Der Teilnehmende äußert zudem, dass die „Bedingungen der Region“ des DSN aus seiner Sicht keine demokratische Legitimation hätten. Ein Vertreter der DB ergänzt, dass es keine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung und Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem DSN gebe.

Vertreter der DB bestätigen auf Nachfrage, dass die „Bedingungen der Region“ wie zugesagt betrachtet und dargestellt werden. Über die Finanzierung und den Umfang der zu realisierenden Maßnahme entscheide der Deutsche Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung nach der Vorplanung. Hierfür könnten neben der gesetzlich gebotenen Vorzugsvariante auch Vorschläge aus der Region vorgelegt werden. Für Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus, welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an die DB herangetragen würden, werde die DB Betrachtungen so durchführen, dass eine Grundlage für die politische Entscheidung in der parlamentarischen Befassung vorliegt. Der Moderator ergänzt, dass als Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus die „Bedingungen der Region“ oder abgestufte bzw. regional unterschiedliche Forderungen eingereicht und am Runden Tisch diskutiert werden könnten. Der Austausch hierzu habe sich auch am Runden Tisch Rotenburg – Verden bereits als lohnend erwiesen.

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem weiteren Vorgehen für den Fall, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) unter den Wert von 1,0 falle. Ein Vertreter der DB antwortet, dass die DB zu einem solchen Fall nicht auskunftsfähig sei.

Schallschutzmaßnahmen

Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Rechtslage nicht eindeutig sei hinsichtlich der Frage, ob Maßnahmen zur Blockverdichtung als sogenannte „wesentliche Änderungen von Schienenwegen“ gelten würden und damit der Schallschutz nach den Prinzipien der Lärmvorsorge zu planen ist. Daher werde die DB in ihrer gesetzlichen Planung zunächst unterschiedliche Varianten für den Schallschutz vorsehen: Einerseits für den Fall, dass eine wesentliche Änderung des Schienenweges rechtlich vorliegt. Andererseits für den Fall, dass dies – wie bei signaltechnischen Ertüchtigungen – nicht der Fall ist. Die Entscheidung über den Schallschutz werde im Rahmen der parlamentarischen Befassung getroffen.

Alternative Vorschläge zur Betrachtung von Schallimmissionen

Ein Teilnehmender schlägt vor, bei den Betrachtungen zu den Schallimmissionen verschiedene Lärmquellen einzubeziehen, wie beispielsweise durch die parallel verlaufende Bundesstraße. Ein Vertreter der DB begrüßt die Hinweise auf mögliche Synergien beim Schallschutz. Die DB und die beauftragten Planer würden dann betrachten, ob Synergielösungen in die vorzugswürdige Alternative im Sinne des Planrechtes einbezogen werden können. Der Teilnehmende kündigt an, dass er seine Vorschläge erneut einbringen werde bei der Diskussion möglicher Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Bahnübergänge

Auf die Frage eines Teilnehmenden zur Finanzierung von Umgestaltungen an Bahnübergängen erläutern Vertreter der DB, dass es für die Finanzierung solcher Maßnahmen ausschlaggebend sei, ob die Umgestaltung projektveranlasst ist. Nach derzeitigem Erkenntnisstand gebe es unter betrieblichen Gesichtspunkten keine Veranlassung für die Umgestaltung von Bahnübergängen, sodass die DB hier zunächst nicht tätig werde. Sollten jedoch die Kommunen eine anderweitige Finanzierung für geplante Maßnahmen erbringen, könne die DB eine fachliche Unterstützung zur Verfügung stellen. Ein Vertreter der DB ergänzt, dass es das Ziel eines anderen DB-Projektes sei, die fünf Bahnübergänge entlang des Streckenabschnittes aufzulösen. Es werde eine enge Abstimmung zum gegebenen Zeitpunkt erfolgen.

Benachbarter Streckenabschnitt Nienburg – Minden

Auf Nachfrage schildert ein Vertreter der DB, dass nach seiner Kenntnis mindestens ein Kreuzungsbahnhof und ein Bahnübergang durch das benachbarte DB-Projekt bearbeitet würden. Es erfolge eine enge Abstimmung.

Zugzahlen

Ein Teilnehmender bittet mit Nachdruck darum, die gegenwärtige und möglichst auch die für die Zukunft prognostizierte Anzahl an Zügen, jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum zur Verfügung zu stellen. Ein Vertreter der DB führt aus, dass die DB zu Zwecken der Vorplanung einen Arbeitsstand der Prognose-Zugzahlen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erhalten habe. Freigabe und Veröffentlichung der Zahlen würden dem Bund obliegen. Der Moderator hält fest, dass belastbare Zahlen, sobald sie vorliegen, dem Runden Tisch zur Verfügung gestellt werden.

Ein Teilnehmer äußert die Annahme, dass das Verkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt im Kreis Nienburg zukünftig höher sein wird, als es der Bund prognostiziere. Er geht davon aus, dass der Streckenabschnitt Lüneburg – Uelzen zukünftig überlastet sein werde und daher die Verkehre über den Streckenabschnitt Verden – Nienburg fahren würden. Ein Vertreter der DB schildert, dass im Rahmen der Vorplanung eine erste grobe EBWU durchgeführt worden sei. Diese habe ergeben, dass durch die Blockverdichtung eine maximale Leistungsfähigkeit erreicht werde und keine weiteren Züge über diese Strecke geführt werden könnten.

Nahverkehr

Mehrere Teilnehmende betonen, dass das Nahverkehrsangebot in der Region verbessert werden müsse und diese Forderung am Runden Tisch bearbeitet werden solle. Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) der DB verbindliche Vorgaben zur Gestaltung des Nahverkehrsangebots mache. Die LNVG habe bislang keine Änderungen im Nahverkehrsangebot gegenüber der DB angekündigt. Ein weiterer Vertreter der DB ergänzt, dass in Verden (Aller) die Planvariante so ausgestaltet werde, dass ein S-Bahn-Halt nicht ausgeschlossen werde.

TOP 5 Ausblick

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist für September / Oktober 2019 geplant. Der konkrete Termin wird vor den Sommerferien bekannt gegeben. Die Teilnehmenden sind eingeladen, bei Gesprächsbedarf auf die DB Netz AG zuzukommen (Mailadresse bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com).

Für die nächste Sitzung wünschen sich die Teilnehmenden unter anderen die Themen EBWU und Nahverkehr. Zudem besteht der Wunsch, eine Vertreterin oder einen Vertreter der LNVG zur nächsten Sitzung des Runden Tisches einzuladen, sollte bis dahin die LNVG Planungen für ein geändertes Nahverkehrsangebot haben. Zudem bietet ein Vertreter der DB an, zu einer der kommenden Sitzungen des Runden Tisches einen Experten für Schallschutz einzuladen.

Der Moderator weist darauf hin, dass im Vorfeld zur Sitzung die Bitte eines Ehrenamtlichen eingegangen ist, die Sitzungen des Runden Tisches nicht am Nachmittag stattfinden zu lassen. Keiner der Teilnehmenden spricht sich dafür aus, die Uhrzeit für die Sitzungen zukünftig zu ändern.

Der Moderator holt zum Abschluss ein Feedback der Teilnehmenden zur Sitzung ein. Insgesamt sind die Teilnehmenden überwiegend mit den Informationen zum Gesamtüberblick zufrieden. Für die kommenden Sitzungen werden konkretere Informationen, unter anderem zu den kommenden Prozessen und dem Zeitrahmen erwartet. Besonderes Interesse besteht am Nahverkehr, am Schallschutz und an den Zugzahlen. Außerdem nennen Teilnehmende Betrachtungen von Orten über die Projektgrenzen hinaus sowie eine Berücksichtigung der Anfahrt in die Gleisschleife (Industriestammgleis) des Gewerbe- und Industrieparks Barme südlich von Dörverden als mögliche weitere am Runden Tisch zu bearbeitende Themen.

Die Vertreter der DB bedanken sich über die offene und konstruktive Atmosphäre und sachliche Debatte. Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden für die gelungene Sitzung und schließt die Sitzung.